

*Renault Type FK 1912–16*

**MOTOR – NYTT onsdag 21 augusti**
**Föregående tisdag 20 augusti**


**1. Biljätte får böta 9 miljarder för dieselfusk**

**2. Provkörning av Honda e**

**3. Provkörning av Mercedes GLS 400 d 4Matic**

**4. Lyxbilsmärket vägrar växla upp – aktien rasar**

**5. Uppskattade överlevare från fäderneslandet**

**6. Typ 64 är Porsches heliga graal, första bilen från 1939 till saluNissan 240Z 432**

**7. Nissan 240Z 432**

**8. Grattis Lamborghini Jalpa!**

**9. Jaguar XE SV Project 8 slår sig själv på Ringen**

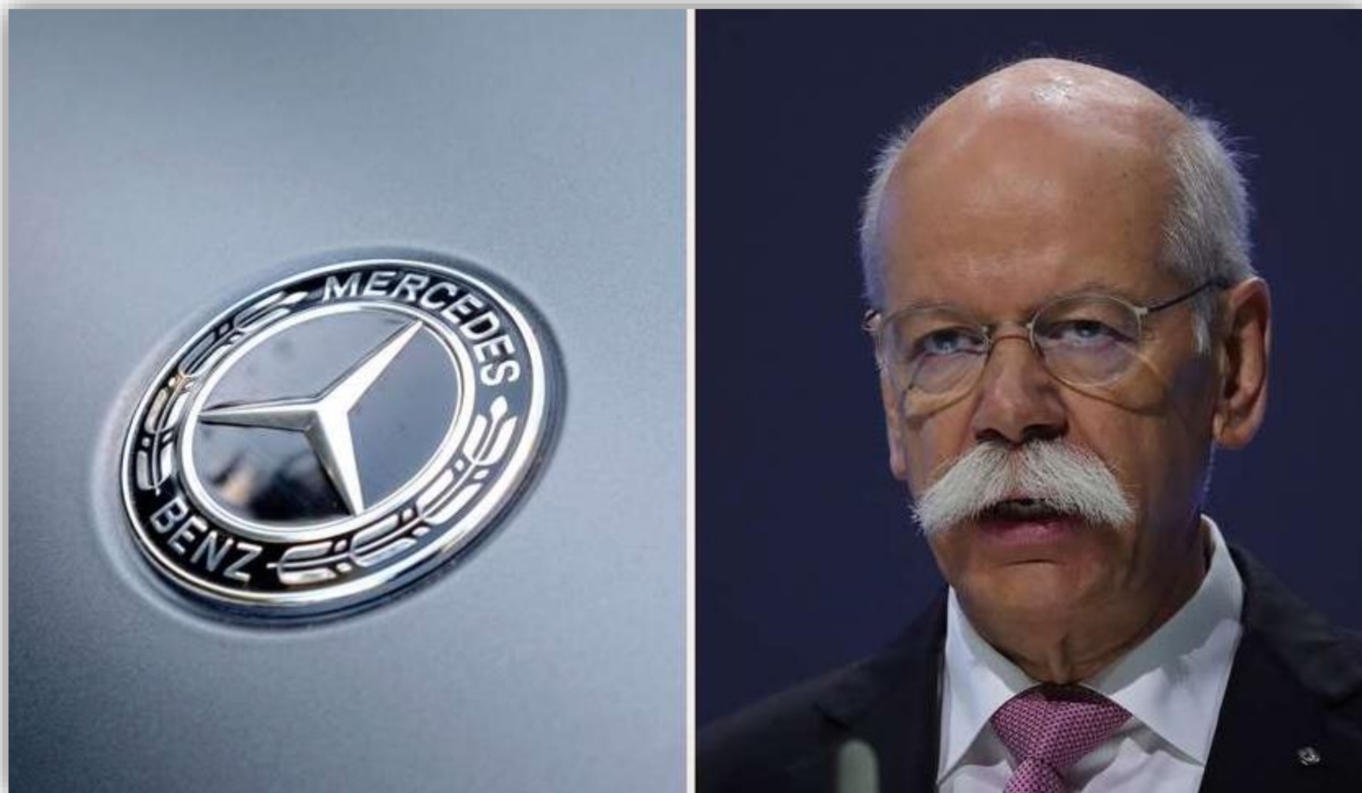



## 1. Uppgifter: Biljätte får böta 9 miljarder för dieselfusk

**DI** Publicerad: 10 augusti 2019, 14:15

**Mercedes-Benz ägare Daimlers kommer att bötfällas av åklagare i Stuttgart på minst 800 miljoner euro, motsvarande 8,6 miljarder svenska kronor, för sin roll i den tyska utsläppsskandalen. Detta uppger tidningen Der Spiegel.**

**Fusket med avgasmätning avslöjades först i Volkswagenbilar i september 2015. Sedan drogs både Mercedes-Benz och Volkswagens dotterbolag Audi in i skandalen.**




*Dieter Zetsche*
*avgående vd för Daimler.*

**För Volkswagen** har det blivit riktigt dyrt. Bolaget har tvingats betala böter på 1 miljard euro, motsvarande 10,5 miljarder kronor, i Tyskland för kärnmärket och ytterligare 800 miljoner euro, knappt 8,5 miljarder kronor, för fusket i dotterbolaget Audi.

Nu ser det ut som att Daimler åker på ett lika stort bötesbelopp som Volkswagen i Tyskland.

Enligt Reuters överväger åklagarna i Stuttgart att låta Daimler betala upp till 5.000 euro i böter per fordon.

**Den tyska** transportmyndigheten KBA har beordrat Daimler att återkalla omkring 700.000 bilar i Europa, varav 280.000 bara i Tyskland, sedan fusket avslöjades.

Daimler har valt att inte kommentera medan undersökningen pågår.

**Läs även:** Förra Audichefen åtalas efter dieselskandalen

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 2. Provkörning av Honda e

**Oskar Krüger** 10 augusti 2019

**Med ett eget stuk tar Honda sig an elbilsmarknaden. Vi är på plats för en försmak på Honda e, elbilen som kommer till Sverige först nästa år. E den något mer än en rolig design?**



Värmen är tryckande här på Hondas akademi strax utanför Frankfurt. Två prototyper av helt nya Honda e står utanför entrén och den retroinspirerade designen sticker verkligen ut. Honda e ser inte ut som någon annan ny bil. Vilket inte är så konstigt då designen sägs vara inspirerad av första generation Honda Civic från 1972.

Honda e är en charmig bil men tyvärr förlorar den viktiga poäng redan innan jag satt mig i förarsätet – batteriet är litet. Batterikapaciteten på 35,5 kWh är drygt hälften av kapaciteten i klassledande Kia e-Niro och Hyundai Kona electric som bägge har 64 kWh. Räckvidden för Honda e sägs bli bara strax över 200 km i WLTP-körcykeln. Mer exakt siffra än så anger inte Honda då bilen inte är typgodkänd ännu.

Honda försvarar den lilla batterikapaciteten med att Honda e inte behöver längre räckvidd. Det här är tänkt som en stadsbil och ett större batteri skulle bara innebära onödig extravikt.

Enligt Honda ska Honda e upplevas som ett vardagsrum där den stora skärmen är tv:n och den löpande träpanelen är tv-bänken. Soffan hittar vi i baksätet men här får bara två passagerare sitta. Designen tillåter heller inte att sätesryggen delas vid fällning. Det i kombination med det förvånansvärt lilla bagageutrymmet gör Honda e till en av de minst praktiska bilarna i klassen.

Provkörningsbilarna på plats är som sagt prototyper och nackdelen med det är att vi inte får köra på allmän väg. I stället har Honda ordnat en bana som på sin höjd är en kilometer lång. Inte nog med det så är körtiden kraftigt begränsad. Mina femton minuter bakom ratten på den lilla asfaltsslingan är knappast tillräckligt för att ge bilen en rättvis bedömning. Det blir snarare ett smakprov på vad vi kan förvänta oss när bilen lanseras senare under året.




Jag drar nitlotten och åker på att köra den högerstyrda av de två bilarna. Det här är faktiskt första gången jag sitter på högersidan och styr, kanske är det tur att vi ändå är på inhägnat område…

Igångsättningen är lika tyst och ansträngningslös som i vilken elbil som helst. Sittpositionen är hög och karossen är lätt att överblicka när jag kör fram till starten på varvet. Jag petar i sportläget för att få mer respons i gaspedalen, icke att förväxla med mer effekt för samtliga 150 hästkrafter och dryga 300 Nm används oavsett körläge. Andra egenskaper som styrning och stötdämpning ändras inte mellan de två körlägena.



*Interiören ser ut som i en konceptbil men Honda e är nästintill produktionsklar.*

Accelerationen är inte aggressiv som i en BMW i3och det pirrar inte i kroppen när jag sätter fart ut på raksträckan. Första ”kurvan” är en rondell som jag efter ett varv lämnar för att ta mig an ett kortare, och riktigt smalt, kurvparti. Trots att hastigheten är låg känns det riktigt lustigt att sitta på höger sida.



*Soffan i baksätet tar endast två passagerare och ryggstödet är inte delbart.*



*Bagaget känns onödigt litet. Några litermått finns inte angivna.*

Bilen upplevs i sin tur odramatisk. Karossen kränger förvånansvärt mycket i de låga farterna och styrningen väcker inga känslor. Andra Honda-modeller, exempelvis Civic och lilla suven HR-V, får mig att dra mer på smilbanden. Honda e känns tristare i jämförelse, sin låga tyngdpunkt och relativt höga effekt till trots.

När jag kommit runt nästan hela varvet får jag testa vändradien. Vändradien är något som man sällan hör att biltillverkare bryr sig om men då Honda tydligt uttrycker att Honda e är en stadsbil är det av större vikt. Arbetsskadad som jag är mäter jag rattvarven och förvånas av att det är mer än tre varv mellan ändlägena. Den angivna vändcirkeln på 8,6 meter imponerar lika mycket på pappret som i verkligheten!

En av anledningarna till den snäva radien är att Honda e är bakhjulsdriven och när framhjulen saknar drivaxlar kan de vinklas kraftigare. Andra anledningar till att Honda valde att göra Honda e bakhjulsdriven är köregenskaperna där främst kraftdrag i ratten under gaspådrag elimineras helt.

Med några varv i ryggen tar jag mig tillbaka till startpunkten och förgrymmas över de digitala backspeglarna när jag ska backa upp bilen mot entrén. Jag har jättesvårt att bedöma avståndet. Tyvärr går inte Honda e att få med vanliga sidospeglar då de digitala är standardutrustning.

**LÄS MER:** **Honda e under skalet**

Den korta körningen säger inte så mycket om Honda e. Jag hade hoppats på att bli överrumplad av en riktigt rolig bil men i stället imponeras jag bara av vändradien och den fräcka interiören. Honda påstår att komforten ska vara klassledande och kanske vinner bilen poäng där. För med litet bagage, opraktiskt baksäte, kort räckvidd och ett troligt högt pris behöver Honda e imponera mera under den riktiga provkörningen för att vara mer än en kul bil att se på. Provkörningen sägs äga rum i början av nästa år och första bilarna väntas komma till Sverige i juni 2020.

*Kombinerad Europakontakt, så kallad CCS, för laddning i hemmet och snabbladdning.*

## Tre frågor



**Kohei Hitomi**
Projektledare Honda e.

**Vad kan du berätta om batteriet?**
– Batteripaketet är från Panasonic, det är vätskekylt och kan laddas med ström upp till 100 kW. Att ladda till 80 procent tar 30 minuter.
**Vad är poängen med den stora laddluckan?**
– Största anledningen till placeringen mitt på huven är av praktiska skäl. Det är lätt att komma åt oavsett på vilken sida laddpunkten är. Sen är det även ett designelement.
**Kan Honda e dra en släpvagn?**
– Nej. Men det kommer finnas möjlighet till att koppla på en cykelhållare eller liknande.

## Det här är nytt!

**Elbil**
Honda e är Hondas första elbil i Europa.

**Digitala backspeglar**
På gott och ont är de digitala sidospeglarna standard och Honda e är första Hondan med tekniken.

**Interiören**
Skärmlösningen är något helt annat än vad vi är vana med från Honda. Snyggt, enkelt och bra.

## Honda e

**Pris**
Ej fastställt, säljstart slutet av 2019, första kundleverans juni 2020.

---

**Motor**
El. Max effekt 150 hk (110 kW), max vridmoment >300 Nm.

---

**Kraftöverföring**
Motor bak, bakhjulsdrift.

---

**Fjädring/hjulställ**
Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

---

**Styrning**
Elmotordriven servo. Vändcirkel 8,6 meter.

---

**Bromsar**
Skivor fram och bak.

---

**Hjul**
Lättmetallfälg.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**
Ingen uppgift.

---

**Fartresurser**
Ingen uppgift.

---

**Bränsleförbrukning**
(NEDC): Ingen uppgift. Bränsleförbrukning (WLTP): Räckvidd >200 km.

---

**Garantier**
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

---

**Skatt** 360 kronor per år de första tre åren.

## Rivaler




*BMW i3 (120 Ah) 2019*

**BMW i3**

BMW i3 är en kul bil men som Honda är den opraktisk. Honda rår dock inte på BMW när det handlar om underhållande körning. Pris: 419 000 kronor.




*Kia e-Niro Advance 2019*

**Kia e-Niro**

Med en nästan dubbelt så stor batterikapacitet är e-Niro det självklara alternativet om man vill kunna ta sig längre sträckor. Däremot inte alls lika mycket personlighet som Honda och BMW.
Pris: 444 900 kronor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 3. Provkörning av Mercedes GLS 400 d 4Matic

**Hans Hedberg** 11 augusti 2019

**Ju större, desto bättre. I vissa delstater i USA vimlar det fortfarande av fullstora suvar och pickuper, elbilar är det ont om. Där om något finns den rätta kontexten för biltyper som nya Mercedes GLS. Vi provkör nya 7-sitsaren genom ett ensligt och vackert Utah.**



Vyerna är bedövande vackra, det är som landskapsmålningar som avlöser varandra. Miljöerna runt vinterolympiastaden från 2002 Salt Lake City i Utah är som en mix av svensk landsbyggd, fjällterräng och schweiziska alper. Allt i ett, på samma gång, hela tiden. Tänk dig cowboys, indianer och familjen Macahan så vet du vad jag talar om.

Verktyget för dagarna två att korsa detta bedårande landskap är nya Mercedes X167 – i folkmun kallad GLS. Bilen som är drygt 5,2 meter lång bygger på senaste GLE, de båda modellerna sätts samman i samma fabrik i Tuscaloosa, Alabama, där Mercedes haft tillverkning sedan 1997 och premiären av första generationen ML. Faktiskt var Daimler-Benz nytillträdde styrelseordförande svensken Ola Källenius fabrikschef over there till en början och har sen gjort en fullödig karriärstegsklättring för att nå nuvarande topposition.

På förarplats i GLS är det samma sits som hos GLE vilket innebär en trevlig och kompetent arbetsplats. Men det kräver att du inte är teknikfientlig eftersom Mercedes egna gränssnitt MBUX kräver att man interagerar via pekskärm och touchplatta. När man väl lärt sig systemet är det intuitivt med enkla kommandon. Men inlärningströskeln är högre än med helt analog knappuppsättning – tack och lov har Mercedes valt att behålla vissa grundfunktioner via taktila knappar samt vred.

*Bakom ratten är det trivsamt,*
*så länge du läst in dig på det något komplicerade gränssnittet MBUX.*

2006 kom första Mercedes GL som var en förlängd version av ML/M-klass. Då baserades även den sportiga mpv:n R-klass på samma teknik. I samband med att Mercedes gjorde om i sin namnpolicy och nomenklatur när ML blev GLE skiftade även GL namn till GLS. ”GL” står för tyskans Gelände (natur/terräng) och ”S” för Sonderklasse, det som i dagligt tal kallas S-klass.



*Hela 5 207 millimeter lång slår GLS svenskfavoriten*
*Volvo XC90 (längd 4 953 mm) med 25,4 centimeter.*



*Fullvuxna ryms på tredje raden längst bak*
*men Hans Hedberg (185 cm) sitter hellre på baksätet i mitten.*

Utmanarna till Mercedes GLS går att räkna på ena handens fingrar. Sprillans nya BMW X7prickar säkert in alla kategorier som GLS kan, vidare är Range Rover Vogue LWB och Bentley Bentayga direkta konkurrenter trots att de två sistnämnda britterna saknar tredje sitsraden samt har prislappar uppe i det blå. Nya GLS 350 d 4Matic startar på 862 900 kronor och innehåller förutom 3,0-liters rak sexcylindrig dieselmotor på 286 hästkrafter, 9-växlad G-Tronic-låda och hyfsad grundutrustning även sju sittplatser som standard.

Sittkomforten blir bättre ju längre fram i GLS man sitter. Sista raden är godkänd om mittensätet skjuts fram något men fortfarande passar tredje sätesraden bäst som lekstuga för barn. Men Mercedes själva hävdar att passagerare upp till 194 cm trivs bra, tillåt mig tvivla efter min egen personliga provsittning.

Via totalt elva USB-portar går det att ladda samtliga passagerares mobiler och paddor som behövs på den vida färden, eventuell rastlöshet motas enkelt bort. Beställer du Executive-paketet för baksätet (+55 000 kronor) ingår 5-zons Thermotronic och dubbla kaptensfåtöljer ersätter tresitssoffan i mitten. Stolarna är av samma typ som framsitsarna och går att få med massage- och kylfunktion, nästan så att man hellre vill sitta där än framme vid ratten. Med fullt uppkopplat infotainmentsystem är det mer av Business Class än GLS-klass där bak.

I hålan Soldiers Hollow råkar jag på Bruce ”Sparky” Jensen som är från grannsamhället Midway. Här hölls flera av längdskidåkningstävlingarna under vinterolympiaden i Salt Lake City år 2002. Cowboyklädd som en typisk tågrånare underhåller ”Sparky” barn på lediga stunder, före pensioneringen var han lärare i engelska och franska när han inte hjälpte familjen med boskapsskötseln eller skogsbruket. Men i dag alltså tågrånare – utstyrd med hagelbössa, Colt-revolver och snusnäsduk. Liksom många i Midway är han svenskättling, ”our familyname was Lundin”. Nybyggarna, mestadels från Skandinavien och Schweiz, kom med den nybyggda järnvägen i slutet av 1860-talet.



*Svenskättlingen ”Sparky” gillar Mercedes nya diligens,*
*även om han helst föredrar att råna ånglokståg.*

När jag berättar att GLS tillverkas i Alabama lyfter Bruce på sitt ena buskiga ögonbryn och ger tummen upp, USA-ursprunget betyder mycket för en man med djupt rotat jänkehjärta. Vinkar bye-bye till ”Sparky” och tutar med signalhornet precis innan hans tåg rulla in på den soldränkta stationsplattformen. Jag är säker på att barnen ombord fick en minnesvärd rånarupplevelse.



*Flexibel som få. 2,5 kubikmeter last ryms som mest.*
*Eller grannskapets alla barn på väg hem från utflykt.*



*Elektrisk fällning av samtliga baksäten som styrs via enkla knapptryck förenklar vardagen.*

Drivlinan 350 d saknas vid provkörningstillfället men den liknande 400 d (samma 3,0-liters grundkonstruktion) med exakt samma förbruknings- och utsläppssiffror men med höjd toppeffekt till 330 hästkrafter visar GLS upp de rätta musklerna. Sätter till och med bensin-arna – den raka treliterssexan ”450” (ej för västeuropa) samt den maffiga 4,0-liters V8:an ”580” – på plats. Den senare har 48-volts mildhybridsystem för att mildra både koldioxid-utsläpp och bensinnot-orna.



*Teknikens Världs egen ”Sparky” – ”Gnistan” Hedberg – dagdrömmer sig bort om att få råd med sin egen GLS.*

Med 48-voltssystemet kan man även beställa E-Active Body Control med Road Surface Scan and Curve vilket gör att karossroll uteblir helt när detektorer läser av marken framför bilen för bästa stabilitet och gång. Nästan som att åka på en flygande matta. Fint balanserad styrkänsla och hyfsat god överblick bidrar till att GLS inte uppfattas som alltför otymplig trots rejäla yttermått och hög tjänstevikt.

Mercedesfolket på plats i USA påtalar ”SUV” mesta hela tiden när GLS diskuteras men när jag granskar typningsskylten från Tuscaloosa-fabriken är det stämplat in ”MPV”, vilket egentligen stämmer bättre på konceptet. Men suv-epitetet säljer bättre än familjebuss-dito.

Framkomlighet är också ett mått på komfort och GLS gör inte bort sig på den snitslade 4×4-leden som löper över vilda västern-terrängen. Det långa axelavståndet försvårar vissa knixiga passager över skarpa krondikeskrön, har man specialbeställt Off Road-paketet ingår förhöjd markfrigång (upp till 30 cm) och vadningsdjup på hela 60 cm. Plus underkörningsskydd under motorns vitala delar. Ett paket jag personligen skulle ha beställt till ”min” Mercedes GLS – om jag hade råd att köpa en, vill säga. En verklig familjebilsdröm.

## Tre frågor



**Dr. Rüdiger Rutz**
*ansvarig testchef Mercedes GLS.*

**Är nya GLS enbart en förlängd GLE?**
– Nej, vi har anpassat chassit hos GLS för bästa komfort i första hand. GLE ska spela fler roller som sportig, bekväm samt vara mer dynamisk. GLS är suvarnas S-klass!
**Men tredje sätesraden är exempelvis inte lika rymligt som hos Volvo XC90?**
– Den rejäla skjutmånen hos andra sätesraden bestämmer komforten längst bak. Är man storvuxen rekommenderas vår större GLS, men även GLE går att beställa med ett extra ”nödsäte” längst bak.
**Nämn en ny unik finess hos GLS!**
– Vi har programmerat in funktionen Car Wash Mode som anpassar bilen för biltvätt genom att fälla in backspeglarna, ventilationen i återcirkulation och vindrutetorkarna stängs av. Bland annat. En verklig komforthöjare!

## Det här är nytt!

**350 d** Kommer alltjämt vara basmotorn för GLS i Sverige. Utomlands finns även bensinarna ”450” (367 hk) och ”580” (489 hk)!

**Car Wash Mode** Med aktiverat biltvättsläge sänks bilen, backspeglarna fälls in, vindrutetorkarna stannar och ventilationssystemets recirkulation startar.

**77** Nya GLS är 77 millimeter längre än föregångaren. Hörde vi någon snacka om ”less is more”? ”Make Mercedes Great Again!” verkar snarare vara nya devisen.

## Mercedes GLS 400 d 4Matic

**Pris**

902 900 kronor, säljstart nu. Första leverans sista kvartalet 2019.

---

**Motor**

Diesel. Längsmonterad 6-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 82,0/92,3 mm, cylindervolym 2 925 cm3. Max effekt 330 hk (243 kW) mellan 3 600-4 000 r/min, max vridmoment 700 Nm mellan 1 200-3 000 r/min.

---

**Kraftöverföring**

Motor fram, fyrhjulsdrift. 9-växlad automatlåda.

---

**Fjädring/hjulställ**

Luftfjädring fram och bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

---

**Styrning**

Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,5 meter.

---

**Bromsar**

Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul**

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum, däck 275/55 R19.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**

Axelavstånd 314, längd 521, bredd 196, höjd 182, spårvidd f/b 167/169. Markfrigång 18. Tjänstevikt ca 2 490, maxlast ca 760, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 90 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 355-2 400 liter.

---

**Fartresurser**

Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 238 km/h.

---

**Bränsleförbrukning (NEDC)**

Blandad körning 0,76 l/mil. $CO_2$ 201 g/km.

---

**Garantier** Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

---

**Skatt** 13 544 kronor per år de tre första åren, därefter 5 307 kr/år.

## Rivaler




### BMW X7 xDrive30d

Även BMW vill vara med i största suv-klassen. Rak sexcylindrig 3,0-liters dieselmotor på 265 hk stämmer fint men den omtalade ”sportiga” BMW-känslan är som bortblåst. Stora yttermått (cm) L/B/H: 515/200/181.
Pris: 859 800 kronor.




### Volvo XC90 B5 AWD

CO2-utsläpp är nu 154 g/km (NEDC) alternativt 179 g/km (WLTP). Interiört märks det inte mycket av att XC90 är en halv storlek mindre än GLS. Kompakta yttermått (cm) L/B/H: 495/201/178.
Pris: 649 900 kronor.



## 4. Lyxbilsmärket vägrar växla upp – aktien rasar

**TT, NYHETSBYRÅN DIREKT**

Publicerad: 02 augusti 2019, 13:03 Uppdaterad: 02 augusti 2019, 14:45

**Ferraris aktie faller brant på Milanobörsen efter fredagens delårsrapport. Vid lunchtid är aktien ned nästan fyra procent efter att under morgonen under en period handels-stoppats i samband med kursfall på upp till sju procent.**




*Di TV*: *https://www.di.se/live/ferrari-vagrar-vaxla-upp-aktien-faller/*

**Rapporten i sig motsvarade** förväntningarna och kursfallet beror i stället på att det italienska lyxbilmärket väljer att inte revidera upp sin försäljningsprognos för 2019.

Bolagets besked är i stället att man är på väg att nå ett cirka tio procent bättre ebitda-resultat jämfört med föregående år, det vill säga cirka 1,2–1,25 miljarder euro. Intäkterna förväntas samtidigt öka med drygt tre procent till 3,5 miljarder euro.

Som mest handlades Ferrari-aktien ned 7 procent i Milano på fredagen men vid 13-tiden svensk tid hade kursfallet dämpats till drygt 5 procent.

**Relaterade nyheter**

Försäljningslyft för Volvo Cars i juli

Toyota slår förväntningarna – men sänker prognosen

HÖGSTA VÄXELN

## 5. Uppskattade överlevare från fäderneslandet

**Av Karl Cajmatz**

6 juni, 2019

**Glad nationaldag till sportbils-Sverige!**



En favoritsysselsättning för oss på redaktionen är att diskutera innehållet i Facebook-gruppen Unappreciated Survivors. Det är en mötesplats för bilintresserade som vill dela med sig av udda bilar de äger, har sett på gatan eller bara minns. Reglerna kan tyckas enkla: bilarna ska vara tillverkade efter den första oljekrisen men innan millennieskiftet, och inte ha något stort supporterfölje. Det här med huruvida ett följe är stort eller inte är dock uppenbarligen allt annat än enkelt. Medlemmar blir sågade vid fotknölarna för nästan vad som helst; ordet ”ouppskattad” är tydligen laddat med relativitet. Vem hade kunnat tro detta om ett internetforum?

Nåväl, eftersom det nu är den 6:e juni ska dagens artikel att handla om svenska bilar. Lådformade herrgårdsvagnar? Nej, något mindre uppskattat. Korrigering, något mindre känt som koncept: svenska sportbilar! Nedan följer fem sportvagnar sprungna ur vårt avlånga land, åtnjutandes varierande grad av kändisskap.

## Jösse Car Indigo 3000




Inspirationen till denna bil ska dess skapare, Bengt Lindmalm, ha hämtat från brittiska TVR. Det känns inte helt orimligt med tanke på designen, som blandat ut det svenskt sobra med lite av det lätt vridna formspråket TVR är kända för sedan början av 90-talet. Totalt 47 bilar byggdes, och den egentillverkade rörramen kompletterades med mången Volvo-komponenter, inte minst motorn. En kul liten detalj med bilen är att dess logga innefattar Arvika kommunvapen, alltså en stegrande häst. I bilarnas värld betyder det som bekant snabb.

## Saab Sonett 1



Med tanke på att vårt lands bilindustri har sitt hjärta i väst är det ett under att så få av dess produkter är namngivna i enlighet med ordvitsar. Sonett är dock ett undantag. Som stavningen indikerar har det nämligen inget med finkultur att göra, utan bygger på att bilen var ”så nätt”. Suck! Den var i och för sig inte bara nätt, utan även riktigt läcker. Den första av tre, illustrerad ovan, tillverkades bara i sex exemplar, vilket är ett av skälen till att den är så häftig (inte för att Sonett i gemen är någon vanlig syn för den delen). Ett annat skäl är att den var avsedd för tävlingsbruk, mums! Tyvärr blev det inget av det, men Erik ”Carlsson på taket” Carlsson slog hastighetsrekord med den så sent som 1996, så nog hade den kunnat visa var skåpet skulle stå även på sin tid.

## Koenigsegg CC8S



Namnet på den första produktionsbilen från Koenigsegg signalerar åtta cylindrar och kompressormatning (”S” som i supercharger alltså). Med sina hisnande 655 hästkrafter var motorn världens starkaste i en produktionsbil, och i och med att bilen var manuellt växlad vore undertecknad nog beredd att offra en tå för chansen att få köra den. Tyvärr är det en sann raritet; CC8S tillverkades precis som kärran innan i ynka sex exemplar. Efterföljaren CCX blev med hjälp av ännu en kompressor världens snabbaste.

## Hult Healey



Bilens upphovsman, Mats Svanberg, blev så förälskad i Austin Healey att han köpte sig en. När detta exemplar sedermera skulle renoveras var suget efter en tävlingsversion starkt, men så även respekten för hans original. Han byggde således en replika, som döptes efter hembygden och kom att bestyckas med drivlina och hjulupphängning från en Volvo 142. Senare blev den en byggsats som såldes i 35 exemplar. Med tanke på innanmätet är den inte helt olik den senare Indigo 3000, även om vi i fallet denna svenska sportbil helt och hållet har engelsmännen att tacka för designen. Eller ja, den var ju faktiskt 14 centimeter bredare är Austin Healey 3000.

## Volvo P1800



Det här är nog den stiligaste svenska bilen genom tiderna. Frågar du mig står den sig även mot internationella talanger, men det är såklart lite av patriotiska skäl. Angående Irv Gordons nyligen släckta passion för sitt eget halvmiljonmilaexemplar (världsrekordhållaren som nämnd Long Island-bo kört sedan ny), sade komikern tillika bilfantasten Jerry Seinfeld, ”I’ve been driving it for five minutes, and I totally get it”. En sådan här ska jag äga en vacker dag. Därför vill jag vänligt men bestämt uppmana alla nuvarande ägare att köra försiktigt. Låt bli att stirra på den makalöst vackra instrumenteringen när bilen är i rörelse!



**Karl Cajmatz**

En av redaktionens rookies som på sistone fattat tycke för V6-motorer. Den allra bästa designades av Giuseppe Busso, för oss som inte behöver en bil som startar varje dag.

RELATERADE ARTIKLARMER FRÅN SKRIBENTEN




## 6. Typ 64 är Porsches heliga graal, första bilen från 1939 till salu

**Av Dani Heyne**

Publicerad 2019-08-11, 13:06

**Alla vet att Porsche startade biltillverkning 1948. Men den första Porschen byggdes faktiskt redan 1939 – här är den unika Typ 64 38/41. Endast tre bilar tillverkades, två överlevde och nu är bilen på bilderna till salu i Kalifornien. Ska vi gissa att Porsche är med och budar?**




*Hammarslagen i aluminiumkarossen ska synas, så såg originalet från 1939 också ut.*

**Kika noga. Bakom bilen** på bilderna ligger mer än 9.000 timmar med intensiva studier av foton, stenciler och ritningar följda av försöken att hamra ut nya karossplåtar samt att därefter, varje gång, förundras över att det blev rätt.

Lika ofta följs detta av tvivel och emellanåt även av förbannelser över svårigheten att finna detaljer och över de hutlösa priserna på ursprungliga smådelar. Och ovanpå allt ruvar sedan den ständiga frågan: Är det verkligen värt alla pengar och allt slit?

**Kollar man Michael Barbach** i ansiktet upptäcker man snabbt ett par rynkor. Flertalet av dessa verkar ha mognat av skratt och inneboende glädje – vilket sannolikt behövs för att våga satsa på ett jätteprojekt som att renovera och återskapa en Porsche Typ 64.

Och vi talar här om verklig bilnostalgi. När Ferdinand Porsche började skissa på en strömlinjeformad racerbil (baserad på "Kraft-durch-Freude", KdF-bilen) stod det 1938 i kalendern.

**Strömlinjeformade bilar** var just högsta mode hos de flesta biltillverkare. Alla ville de sätta nya rekord och prova all ny teknik men framför allt ville de också visa musklerna.

Biltillverkaren Adler från Frankfurt am Main byggde flera slimmade racerbilar med lågt luftmotstånd som under åren 1935 och 1936 satte en rad nya hastighetsrekord. Även BMW byggde ett flertal rekordbilar, bland dessa två strömlinjeformade coupéer baserade på 328-modellen som färdigställdes 1937 av karossbyggaren Wendler i Reutlingen.

**Samma företag byggde också,** på uppdrag av Mercedes-fabriken, en speciellt strömlinjeformad Mercedes 540 K som sedan gavs bort till däcktillverkaren Dunlop för att användas till olika däcktester.



**Hela tiden blev bilarna** allt snabbare, inte sällan ökades motoreffekten med hjälp av en kompressor. Från toppfarter upp till 140 km/h ökade nu även vanliga bilars toppfarter till bortåt 170–180 km/h och ibland lite mer.

Samtidigt kunde dåtidens bilköpare välja bland allt fler nya biltillverkare och många nya modeller. Exempelvis österrikaren Hans Ledwinkas bilkonstruktioner: de stora Tatra-limousinerna Typ 77 och Typ 87 som nu började serieproduceras.

**Nåväl. Hur var** det då hos Porsche?

Jo, Ferdinand Porsche hade till slut bestämt sig för att bygga en aerodynamisk sportvagn. De första ritningarna gjordes 1938, men han kunde inte hitta en köpare för projektet.

**Istället blev det en** av flera nationer instiftad biltävling som, politiskt via idrottsmyndigheterna, kom att utgöra en stark drivkraft till Porsches – och flera andra biltillverkares – utveckling.

Ursprungligen tänkt att köras år 1938 planerade den tyska idrottsmyndigheten, tillsammans med Federazione Automobilistica Sportiva Italiana och Reale Federazione Motociclistica Italiana, en spektakulär tävling för att fira det tysk-italienska axelsamarbetet.

**Den tänkta tävlingssträckan** var Berlin till Rom, sannolikt inspirerad av en då redan lyckad biltävling mellan Liége och Rom.

**Mercedes ställde snabbt upp** med sin strömlinjeformade 540 K. BMW-fabriken i sin tur anmälde den öppna 328 Touring Roadster och Lancia valde att tävla med sin Aprilia Aerodinamica.

Samtidigt anmälde Porsches konstruktörer att de hade för avsikt att delta med en helt nyskapad sportvagn, byggd på basis av den allra första VW-modellen. Den skicklige ingenjören Erwin Komenda ritade snabbt en strömlinjeformad lättviktskaross – med täckta hjulhus.

**En annan av Porsches** kluriga ingenjörer, Josef Mickl, skapade samtidigt ram och konstruktion till karossen medan Karl Fröhlich blev ansvarig för bygget av bakaxeln – där som bekant även motorn placerades.

Tack vare större ventiler och en ny dubbelförgasare spottade den fyrcylindriga pannkaksmotorn ur sig 40 hästkrafter, nog för att slunga iväg den 545 kilo lätta bilen till en toppfart av cirka 145 km/h.



**Tre exemplar tillverkades** eftersom reglerna för biltävlingen Berlin-Rom krävde ett team med "tre bilar av samma fabrikat, samma typ och med samma motor". Karosserna, av aluminium, till de tre tävlingsbilarna byggdes snabbt av ett specialistföretag vid namn Reutter i Stuttgart, vilka hade arbetat nära Porsche sedan 1932.

**Men nu hände något** märkligt. Den första långdistanstävlingen Berlin–Rom, som skulle ha körts den 27–28 september 1938, ställdes in en vecka före starten – utan förklaring.

Orsaken är fortfarande höljd i dunkel men en god gissning är att tävlingsledningen ville ge Ferdinand Porsche tillräckligt med tid för att slutföra och testa färdigt sitt nya racingbilprojekt.

**Helt klart är att den** högsta motorsportansvarige i det tyska riket, Adolf Hühnlein, "absolut" ville se den nya Porschebilen starta i tävlingen. Men den uppskjutna tävlingen blev aldrig av. Varken under kommande vår eller i september 1939. Andra världskrigets utbrott den 3 september förhindrade slutligen att loppet över huvud taget kördes.

Det finns sedan olika historier om ödet för de tre sportcoupéerna. En av bilarna sägs ha förstörts i ett garage i Stuttgart under ett bomanfall. Andra källor berättar om KdF-ledaren Bobo Laffrentz krasch med en av bilarna, som sedan ska ha reparerats. Ytterligare en bil hamnade till slut i Porschefamiljens hus i Zell am See, Österrike.

**Olika källor är idag eniga** om att just denna bil är den enda som överlevde kriget utan några skador. Bilen registrerades första gången officiellt den 26 april 1946 av det engelska militärkommandot i Gmund i österrikiska Kärnten.

I bilens pappar står under rubriken "Märke" bara "Sportbil av Typ 64" med tillägget "tillverkningsnummer 38/41" samt "motornummer 38/43". Som ägare till bilen står "Dr. Ing. h.c. F. Porsche".

**Ferry Porsche använde den själv** i rallytävlingen "Rund um den Hofgarten", ett lopp på vägar i och runt Innsbruck men något år senare köptes den silverfärgade bilen av amatörtävlingsföraren Otto Mathé.

**Den unika Porsche Typ 64** skulle sedan, mellan år 1949 och 1952, komma att köras – och bli världsbekant – i många rallyn. Både på asfaltunderlag och grus, nationella och internationella tävlingar.

Under åren förändrades dock bilen och Mathé, vars föraridol för övrigt var en ung, kommande F1-världsmästare vid namn Niki Lauda, anpassade även den lilla Porschens motor till alla tävlingar – och trimmade den på olika vis till effektområden ända upp till runt 60 pigga hästkrafter.



**Bromsarna hämtades** från Fiat och den ursprungliga styrsnäckan ersattes med kuggstångsstyrning. Bilen fick även 15-tumsfälgar. Otto Mathé förlorade en arm och bilen byggdes därför om till att vara högerstyrd.

Porschefamiljen försökte köpa tillbaka Typ 64 38/41 men den envisa racingföraren vägrade. Matheé behöll bilen intill sin död i december 1995 varefter vagnen köptes av Thomas Gruber. Och det var då ödet förde den till Porsche-specialisten och renoveraren, Michael Barbach.

**Uppdraget från Thomas Gruber** löd kort och gott: "Återställ Porsche Typ 64 till sitt ursprungsskick". Gruber ville absolut uppleva bilen som Ferdinand Porsche en gång gjorde.

**Den komplicerade restaureringen** av Porsche Typ 64 38/41 har dock tagit tid – och under arbetet har åtskilliga data, många dokument och ritningar som inte var avsedda för allmänheten, kommit fram.

År 2008 sålde Gruber bilen till Schörghuber-Gruppen. Och vad gjorde Barbach då? Jo, han plockade fram alla sina gamla ritningar, men trots underlagen blev den fortsatta renoveringen besvärlig. Många detaljer behövde nytillverkas.

**Karossen är nu återuppbyggd** till originalutförande. Efter rekommendation från Firma Drescher, valde man att renovera karossen med 1,2-millimeters aluminiumplåt istället för tunnare 0,8-millimeters. Hela renoveringen har för övrigt fotodokumenterats, naturligtvis i svartvitt. Så att man kan jämföra med de originalfoton som finns.

"Mycket av bygget var från början 'trial and error'", säger Barbach och ler när han klättrar in i sin juvel och låter 1300-motorn smattra iväg genom Leipzigs regnbestänkta innerstad.

**"Enda problemet är att** det blir en smula kallt i bilen utan värme. Men nu är ju den sådan", påpekar han.

Denna Porsche Typ 64 38/41 ska auktioneras ut 17 augusti av RM Sothebys under bilveckan i Monterey, där veteranbilsutställningen Pebble Beach Condours d'Elegance är en av höjdpunkterna.

**Det är alltså fjärde ägarbytet** för Typ 64 38/41 sedan 1939 och spänningen är förstås stor, för vem som ska ta över denna ikon, världens första bil med Porsches logotyp? Ska vi gissa att Porsche själva är med och budar?

GRANTURISMO

## 7. Nissan 240Z 432

**Gran Turismo Magazine nr.5 2015**

**Att Datsun 240Z blir alltmer populär är knappast en överraskning. Men att det finns en ännu mer attraktiv version av den kallad "432" kanske inte alla känner till?**



Nej, “432” betyder inte att man stoppat ner en USA-vinkel på 432 kubiktum i den japanska sportcoupén. Visserligen var det en period populärt att montera V8:or i 240Z, men då handlade det oftast om kompakta smallblockmaskiner.

Nissan Fairlady Z 432, för att dra hela namnet, är istället något i prestandakretsar så ovanligt som en nerbantad version för hemmamarknaden i Japan. Man ersatte helt enkelt sexan på 2,4 liter med en tvålitersmotor av skatteskäl då allt över två liter straffskattades. Att den kallades Nissan istället för Datsun är ett resultat av att den bara såldes i Japan där namnet Datsun normalt inte användes.

Det intressanta är vilken maskin man valde, det var nämligen twincamsexan med fyra ventiler per cylinder från Skyline, en konstruktion som har sina rötter i racermaskinen GR8 skapad av Nissankonkurrenten Prince som Nissan slukade 1966. Men Princeteknikerna som följde med fortsatte att utveckla konceptet och 1969 monterades den i Nissan Skyline GT-R – och i Nissan Fairlady Z 432. Beteckningen 432 stod för 4 ventiler per cylinder, 3 dubbla förgasare och 2 överliggande kamaxlar. Motorn med beteckningen S20 var en riktig rökare, i standardutförande gav den 160 hästkrafter vid 7 000 varv, men racingversioner påstås ha pumpat ut hela 250 hästar, bland annat med hjälp av insprutning. Men med tanke på dess avancerade konstruktion var den knappast lämpad för massproduktion och bara 420 exemplar av Z 432 byggdes 1969–73.

Dessa såldes alltså enbart på den japanska marknaden och till köparna hörde polisen som skaffade fyra exemplar för att hålla ordning på de snabbaste vägarna.



Intressant nog tog man inte bara motorn från Skyline, även den tätstegade femväxlade manuella lådan och diffen med standardmonterad diffbroms hängde med. Paketet innefattade också 5,5-tumsfälgar i magnesium och fartresurserna var klart överlägsna de i vanliga 240Z trots att bilarna hade ungefär samma effekt.

Toppfarten var 210 km/h mot 200 för 240Z men det var accelerationen som var grejen, främst tack vare en slutväxel på 4,44:1 mot 3,9:1 i den manuella 240Z. Z 432 klarade 0–100 på cirka sex sekunder och stående kvartsmilen på 15,1 medan 240Z behöver ett par sekunder mer för att nå 100.

Dessutom var känslan i bilen en helt annan. Medan den vanliga 2,4-sexan med sin enkla överliggande kamaxel var relativt kortslagig och rapp för sin tid, borrningen var 83 och slaget 73,7 millimeter, var S20 på en helt annan nivå. Borrningen var nästan samma med 82 mm men slaget var bara 62,8, nästan elva millimeter kortare!

Potentialen var enorm och för att understryka det släppte Nissan även en "R"-version av 432 kallad 432–R. En homologeringsspecialare av det mer avancerade slaget. Inte nog med att man slängt ur en del utrustning, Nissan hade gjort sig besväret att förstärka karossen på strategiska ställen och lätta den på andra. Samtidigt var sidorutorna och bakrutan av plexiglas och fronten en lätt glasfiberhistoria.

Resultatet var att den var nästan 100 kilo lättare än en vanlig Z 432. Totalt lär ett tjugotal 432–R ha byggts, men de flesta har levt ett hårt liv på racerbanorna och det finns inte många kvar.

Annat är det med den vanliga 240Z, fram till 1973 byggdes över 168 000 exemplar innan den uppgraderades med längre slaglängd till 260Z 1974. Samtidigt introducerades 2+2-versionen, men 260:an byggdes bara ett år i dryga 53 000 ex. Sedan ersattes den av 280Z 1975–78 och den gjordes i nästan 238 000 ex.

Det betyder att det är gott om bilar på marknaden och att de ännu inte har ökat så mycket i värde. Fina originalbilar går fortfarande att hitta från cirka 100 000 kronor och då främst i USA dit de flesta såldes. Men ett ökande intresse kan ändå spåras i det faktum att tidiga 240Z nu med råge passerat senare versioner värdemässigt.

Att de ändå är relativt vanliga gör också att det fortfarande förekommer ombyggda och uppgraderade bilar som är värda mer än ett original. Den vanligaste uppgraderingen är att montera den större, men utvändigt lika, 280-motorn i 240-bilarna. Med det får de pre- standa i klass med 432. Tar man dessutom den kraftigare diffen från 280 bibehåller man driftsäkerheten.



Nissans "L"-seriesexa är mycket trimvänlig. Till och med fabrikens egna rallybilar, som var framgångsrika på 70-talet, använde vevaxel, kolvar och stakar från standardmotorerna trots att man tog ut cirka 240 hästkrafter. Det finns många specialister på Z-bilarna, bland dem kan vi nämna brittiska *www.thezfarm.co.uk* som både renoverar till originalskick och skapar kopior av de gamla rallybilarna.

Det senare har blivit mycket populärt och de 240Z som det betalas bäst för är just rallybilarna. Medan en originalbil knappast betingar mer än 200 000–250 000 kan en välbyggd rallyreplika vara värd det tredubbla, om den är korrekt byggd och har giltiga FIA-handlingar.

Men, som sagt, det är ingenting mot vad en äkta Z 432 går på. Ett exemplar såldes av RM Auctions/Sothebys på Amelia Island den 14 mars 2015 för 253 000 dollar – över 2,2 miljoner kronor!

Den hade chassinummer PS30-00092 och var alltså en av de första 100 byggda. Den hade bara haft en ägare i Japan och köptes därifrån 2013. Den var i stort sett orenoverad, visserligen hade den lackats om i originalkulören en gång, men i övrigt var den orörd och hade allt kvar. Saker som originalradio, ett oanvänt reservhjul och alla originalverktyg höjer givetvis värdet, men med så få tillverkade lär knappast övriga exemplar vara så mycket billigare.

Z-serien skapades av Nissans "Mr K", Yutaka Katayama som 1960 startade Nissans egen importverksamhet till USA innan han initierade Z-bilarna. Det var hans interna projektnamn 240Z som kom att pryda bilen, han vägrade sälja den i USA under namnet Fairlady. "Mr K" blev en legend under sin livstid och var lika långlivad som sina produkter. Han hade säkert gillat att höra om priset på Z 432:an, men avled i februari 2015, strax före auktionen, 105 år gammal!

**Text av Robert Petersson**

Klassiker

## 8. Grattis Lamborghini Jalpa!

Publicerad 21 augusti

**När Jon och Jonna har namnsdag uppmärksammar vi Jalpa.**



Lamborghini är en av dessa envetna tillverkare som för länge sedan borde ha upphört att existera, men som under galgen ständigt försett världen med vackra, häftiga, konstiga och åtråvärda bilar. I regel med hemsk ergonomi, påver kvalitet - men måhända försedda med en själ.

Trots knappa resurser (innan Audi tog över då kvalitet och lönsamhet blev synonymt med Lamborghini) har förvånansvärt många modeller kokats fram i små serier.

Jalpa är en typisk sådan modell, byggd i på Lamborghini Silhouette (bara ett 50-tal tillverkade) som i sin tur baserades på Urraco, den modell som togs fram som en "mini-Miura", med tvärställd 90-graders V8 och transaxel.

V8:an levde vidare med Jalpa - som till skillnad från sina förlöpare var strikt tvåsitsig. Ett annat karaktärsdrag var targataket.

Prototypen till Jalpa visades första gången på Génevesalongen 1981. För designen stod Bertone och dess namn (uttalat xalpa) var en anspelning på en spansk tjur. V8:an hade förstorats med en halv liter till 3 480 kubik och den gav 255 hk vid 7 000 r/min.

Sammansättningskvalitén var medioker och kunderna klagade på dåliga strålkastare (pop-up) och begränsad sikt genom en flack vindruta som gav hemska reflexer i kupén. Driftsäkerheten var inget vidare, i likhet med flera andra italienska exotiska bilar vid den här tiden.

Jalpa kom att leva parallellt med Countach och blev därför lite osynlig och aldrig riktigt accepterad som en "riktig" Lambo. Designen var inte tillnärmelsevis så dramatisk och läcker som Countach, som i planschform satte prägel på tusentals pojkrum världen över. Jalpa var lite "grov" i formen, med fokusering på skärmbreddare och lite klossiga, plastiga exteriöra detaljer.

Produktionen av Jalpa upphörde i juli 1988 efter 416 tillverkade bilar. Den hade då blivit uppgraderad kontinueligt med en större visuell omgörning 1984 då de svarta plastsjoken bak och fram lackerades i samma kulör som karossen. Bakljusen gjordes också runda, men bara själva linsen.

*En karaktär i varje tum. Jalpa var kilformad som tidens mode förskrev. Medan Ferrari och Pininfarina satsade på slankare former öste Bertone på med skärmbreddare och klossformer.*



*Mera kloss. Tufft. Jalpas ryggstöd gick att justera. En nyhet.*

*Du kommer ikapp en gammal konstig bil. Kantig. Låg. Gissningstävlingen kan börja. Lamborghini Jalpa var ganska utslätat i formen, inte minst då Countach fanns i familjen.*




*Lamborghini Jalpa P350 1981-84*

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 9. Jaguar XE SV Project 8 slår sig själv på Ringen

**Peter Klemensberger** 9 augusti 2019

**Jaguar återvänder till Nürburgring för att slå sitt eget rekord. Och det med Jaguar XE SV Project 8 som snart går ur produktion. Se hela varvet här!**




***FILM*: https://youtu.be/8fDwCaAgb3Q**

Jaguar är XE är den snabbaste fyrdörrarssedanen. I alla fall om man har nordslingan på tyska Nürburgring som referens. Redan 2017 slog Jaggan tiden som Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio satt på banan – med hela elva sekunder. Nu har man återvänt och putsat till sina egna siffror. Rekordet lyder nu 7 minuter och 18,361 sekunder och inte 7 minuter och 21,23 sekunder som tidigare.

I samma veva passade man på att köra hela bansträckningen på 20,832 kilometer och klockades då för 7 minuter och 23,164 sekunder.

Rekordet sattes åter med med specialversionen XE SV Project 8 och med belgaren Vincent Radermecker (bild ovan) bakom ratten som även varit med om att utveckla bilen i fråga. På fälgarna satt däck av typen Michelin Pilot Sport Cup 2 R.

Bilen är fyrhjulsdriven och har en kompressormatad femliters V8 på 600 hästkrafter under huven. Sugen? Skynda då på. Bilen går ur produktion i år och har en prislapp på från 149 995 pund (cirka 1,74 miljoner kronor) i Storbritannien.



GALLERI
**Jaguar XE SV Project 8**
**12 bilder**

**SLUT**